



BONDE ELÉTRICO

CONSTA que foram os ingleses, em 1848, os primeiros a substituir a tração animal dos bondes pela tração mecânica. Naquele ano, circulou em Bristol um desses veículos, puxado por máquina a vapor, transportando 60 passageiros.

Em 1877, foi introduzido em Nantes, na França, um bonde em que se empregava o ar comprimido como força motriz.

Os bondes a vapor foram também experimentados em Paris, em 1878, por Bollée e Dalifol, mas sem resultado. Nessa cidade, a tração animal só foi substituída pela mecânica, em 1889, pela adoção do bonde a vapor, movido pela sistema "Rowan". Daí por diante, essa substituição fez-se lentamente, adotando-se sistemas diferentes.

O maior aperfeiçoamento, porém, foi a aplicação da eletricidade, o que se verificou, pela primeira vez, em Paris, em 1881, onde o carro elétrico circulou nos Campos Elíseos, em volta da Exposição Internacional de Eletricidade. Esta experiência e a dos acumuladores elétricos ensaiados em 1882 não deram o resultado tão ardentemente desejado por todos, mas próximo estava o dia em que a energia elétrica viria substituir definitivamente a tração animal e a tração a vapor.

Finalmente, em 1884, apareceu em Cleveland, nos Estados Unidos, o primeiro bonde elétrico, propriamente dito.

Dêsses veículos, o que circulou, pela primeira vez, no Rio de Janeiro e em toda a América do Sul, foi o carro n.º 104, sistema "Robinson", de 4 rodas, da Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, na tarde de 8 de outubro de 1892, pela sinuosa linha da praia do Flamengo.

A sua inauguração foi um acontecimento sensacional: conduzindo o Vice-Presidente da República em exercício da Presidência, Marechal Floriano Peixoto, o seu Estado Maior, o Ministro da Marinha Almirante Custódio José de Mello, deputados, os intendentes municipais Silveira Lôbo, Abdon Milanez, Siqueira de Menezes e França Leite, representantes de diversas classes sociais e da imprensa e muitos convidados, partiu este bonde, sob os aplausos do povo, pouco depois das 13 horas, da curva do antigo Teatro Lírico, subiu a rampa da rua Senador Dantas, deslisou suavemente pela rua do Passeio, cais da Lapa, praias do Russell e do Flamengo e, 12 minutos depois, entrava na usina têrmoeletrica da rua Dois de Dezembro.

Percorreram, então, os visitantes, todas as dependências da usina, rumando, em seguida, para o escritório da Companhia, na estação do largo do Machado, onde lhes foi servido um copo d'água, ocasião em que foram trocados diversos brindes, sendo vivamente cumprimentado o gerente da empresa, engenheiro José de Cupertino Coelho Cintra, "o eletrificador da viação urbana carioca".

A fotografia, tirada nesse memorável dia, mostra, da esquerda para a direita, junto ao carro n.º 104, o engenheiro Antônio Leite Chermont, o mecânico-eletricista norte-americano James Mitchell, o Dr. Coelho Cintra, o Almirante Custódio José de Melo, o Marechal Floriano Peixoto, o Barão Ribeiro de Almeida, presidente da Companhia Jardim Botânico, e o capitão Eduardo Silva, ajudante de ordens do Presidente da República.

Houve quem temesse viajar nesse primeiro bonde elétrico, o que fez com que a Companhia pintasse nos espaldares dos assentos o seguinte aviso: "A corrente elétrica nenhum perigo oferece aos Srs. passageiros".